

关于推动中蒙俄“设施联通”和“贸易畅通”的对策建议

毕德利

摘要：本文通过对蒙古国和俄罗斯“设施联通”“贸易畅通”现状分析，做出了两国铁路运能亟待提高和布里亚特共和国积极对外开放的判断。从俄罗斯西伯利亚铁路、蒙古国中线铁路运能饱和及蒙古国横向铁路、东线铁路建设现状，提出中、蒙应落实的相关问题和中、俄共同规划北极资源外运通道的建议。从中国企业与布里亚特共和国的经贸往来，带动蒙古国工商界参与跨境物流活动，提出了组建“中蒙俄经济走廊新通道国际协作联盟”的建议。

关键词：中蒙俄经济走廊 设施联通 贸易畅通

2019年，是中俄、中蒙建交70周年，也是《建设中蒙俄经济走廊规划纲要》生效3周年。70年来，中蒙俄三国人民走过了不平凡的历程，在“一带一路”倡议下，谱写了共建中蒙俄经济走廊新篇章。“政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通”，是中蒙俄三国和参与“一带一路”建设各方的共同愿望。本文主要针对中蒙俄经济走廊建设，侧重俄罗斯布里亚特共和国与西伯利亚铁路和蒙古国中线、东线、横向铁路及工业园区建设相关的“设施联通”和“贸易畅通”问题。根据了解掌握的实际状况，分析存在问题，提出对策建议。

一、蒙古国和布里亚特共和国“设施联通”“贸易畅通”现状

(一) 蒙古国和俄罗斯铁路运能亟待提高

1. 俄罗斯西伯利亚铁路运能饱和

目前，布里亚特共和国从首府乌兰乌德到满洲里的铁路运能已饱和，再加上换轨耗时，造成发往中国的木材等物资积压，只能转走乌兰乌德(俄)—乌兰巴托(蒙)—二连浩特(中)铁路进入中国，而且西伯利亚铁路的运量每年还在成倍增长。因此，布里亚特共和国拟将乌兰乌德—乌兰巴托铁路扩建成双线，以缓解当前乌兰乌德—乌兰巴托的运输压力。

2. 蒙古国中线铁路运量饱和
蒙古国铁路路网规划为“三纵一横”，“三纵”是指西线(阿尔查苏日—西伯库伦)、中线(苏赫巴特尔—乌兰巴托—扎门乌德)、东线(额仁查布—乔巴山—霍特—毕其格图)铁路。“一横”是从西线的达兰扎达盖图经塔本陶拉盖(TT矿)到东线的霍特站。由于中线铁路运能饱和，蒙古国正着手将中线铁路扩能，将

现在每年2500万吨的运输能力，提高到改造后的5000万吨。

3. 蒙古国拟开工建设横向铁路

2019年5月，蒙古国政府会议决定，开工建设横向铁路从西线到东线414公里的中间段，即从塔本陶拉盖到宗巴彦段。横向铁路由蒙古铁路国有控股公司(以下简称“蒙铁”)负责施工建设。针对横向铁路建设，蒙古国政府决定发行800亿图的公开有价证券(合300万美元)，用增加外来资本的方式，保证如期建成414公里铁路。据《蒙古国要闻》报道，蒙古国政府决定动用1800名官兵及450名工兵，参与该段铁路30公里标段的建设，目的是减少三分之一的土方及其它工程造价。

4. 蒙古国认为有必要修建东线铁路

在2016年中蒙俄首脑会晤时，针对东线铁路建设与否，要求必需以有经济效益为前提。东线铁路由“蒙铁”与中国巴新铁

路有限责任公司(以下简称“巴新铁路”)合作,修建其中的毕其格图—霍特段。双方于2018年1月,在乌兰巴托举办了“‘东线铁路与矿业发展’国际研讨会”。当时中方铁路规划部门,给出东线铁路建设,经济不可行的评估结论。后期“蒙铁”根据铁路沿线矿业企业提供的数据测算,东线铁路沿线地区预期有70300万吨的运量,预计每年运量2400万吨,所以“蒙铁”认为建设东线铁路很必要,希望中方与其达成共识并尽快动工。

即便中蒙都有尽快修建东线铁路的意愿,也要考虑到东线铁路额仁查布—乔巴山段,是俄罗斯与蒙古国合资铁路。如东线铁路建设分流了俄罗斯西伯利亚铁路到满洲里的运量,将会影响俄罗斯铁路的经济利益。因此,东线铁路建设应以既能满足东线铁路运能,又不分流西伯利亚铁路运量为前提,才能得到俄罗斯在

额仁查布—乔巴山段与中蒙合作实现三方共赢。

(二) 俄罗斯联邦布里亚特共和国积极对外开放

1. 俄罗斯联邦布里亚特共和国资源充沛,希望与中国企业合作开发

布里亚特是俄罗斯境内少有的,拥有巨大生产潜力和良好投资环境的蓬勃发展地区。其区域面积35.13万平方公里,人口98.41万人,首府在乌兰乌德市。乌兰乌德距莫斯科5631公里,距乌兰巴托、北京、首尔和东京,分别是584公里、2013公里、2200公里和3115公里。乌兰乌德有抵达北京和中国其他省市自治区的公路、铁路和空中航线。

布里亚特共和国矿产资源丰富,其锌、钼、铅、钨、铀和金的储量,分别占俄罗斯总量的48%、32%、24%、20%、10%和8%,以上资源在布里亚特有700个矿点,向世界各国开放,

欢迎外国企业与布里亚特合作开发。布里亚特还有天然牧场,农工联合体是布里亚特经济发展的优先方向。目前布里亚特的农工联合体产值,占地区总产值10%以上,具有培育有成本竞争优势的大型农业控股公司的基础。另外,布里亚特正在规划开发贝加尔湖,也欢迎外国企业参与对贝加尔湖的整体开发。

2. 中国工商业者在布里亚特共和国投资取得成效

目前,布里亚特有很多外国企业投资,如有中国企业在这里,将贝加尔湖的水出口到韩国。内蒙古自治区乌兰察布市的投资者,在乌兰乌德开办的超市取得成功。甘肃省兰州市的企业在乌兰乌德开办的百货商场,因品种齐全价格合适,很受当地居民欢迎。由于内蒙古、甘肃还有广州等地的商家通过每周的中欧班列,给布里亚特带来了人流、物流,特别是乌兰察布的人流、物流,经蒙古国往返布里亚特,也带动了蒙古国工商业者与布里亚特的经贸往来,所以布里亚特共和国商界认为通道建设至关重要。

二、中蒙俄在“设施联通”和“贸易畅通”方面存在的问题及对策建议

(一) 存在问题

1. 在“设施联通”方面,尚需中蒙俄三方通力合作



虽然俄罗斯西伯利亚铁路目前运能饱和，俄方一方面在加速运能改造，但另一方面顾虑中蒙东线铁路修建，会分流西伯利亚铁路运量。目前，从乌兰乌德到后贝加尔的西伯利亚铁路，已完成电气化改造。

蒙古国铁路尚未形成路网，由于西伯利亚铁路至满洲里运能饱和后，只能转道蒙古国经中线铁路进入中国二连浩特，给原本运力薄弱的蒙古铁路增加了严重负担，致使蒙古国中线铁路亟需扩能改造，但也为蒙古国加快铁路建设提供了动力。

蒙古国优先修建横向铁路，其目的一是为实现蒙古国路网规划，二是感到塔本陶拉盖(TT矿)一甘其毛都铁路建设进展不快，影响了蒙古国将TT矿资源，取道天津港出海的速度，只好先打通横向铁路中段，将TT矿资源经塔本陶拉盖—赛音山达—二连浩特—天津港出海。

东线铁路能否尽快开工，需“蒙铁”向铁路规划方提供能确保铁路建设，具有经济可行性的详尽运量数据或能确保铁路运量的政府背书。之后，需中方“巴新铁路”，尽快解决融资问题并组建合作联合体，在蒙古国注册法人实体，使东线铁路建设进入具体实施阶段。

2. 在“贸易畅通”方面，三方均存在短板

俄罗斯从政府层面对远东开发和国际合作非常积极，但在具

体操作和民众层面，与政府的政策存在认识上的差距，具体反映在通关效率低和极端环境保护主义倾向等方面。

蒙古国对“一带一路”与“发展之路”对接非常积极，国家建筑与城市建设部已委托蒙古国设计师协会东方省分会，研究制定东线铁路途经的东方省和苏赫巴托省的总体规划，将市镇建制的工业园区和铁路建设进行了统筹规划。蒙古国东部的苏赫巴托、东方和肯特省，与中国的锡林郭勒盟、兴安盟和呼伦贝尔市有3+3合作机制。在蒙俄交界的色楞格省阿尔坦布拉格口岸，建有中蒙俄自贸区。但中蒙两国在“政策沟通”和“民心相通”方面还需进一步搭建桥梁和纽带。

在东北四省区，内蒙古自治区具有地缘和民族优势，与蒙古国和俄罗斯往来频繁，2019年要在满洲里设立蒙古国领事馆。吉林省一直谋求推动阿尔山—乔巴山铁路建设，再通过珲春口岸将俄罗斯扎鲁比诺港作为蒙古国面向东北亚的出海口。另外，北京市、天津市、吉林省，都在庆祝中蒙建交70周年系列活动中，安排了与蒙古国的互动活动。2018年，天津市主要领导出访蒙古国，与蒙古国签署了有关港口和物流园区的合作协议。根据合作协议，蒙古国在天津设立合资公司，天津港为蒙方提供10公顷物流园区建设用地。物流园区将于2019年7月开工，预计用一

年半时间，完成蒙古国在天津港的出海口建设。河北省有22家企业与蒙古国建立了合作关系，仅2019年前几个月，就向蒙古国两家公司投资8400万美元。为此，2019年4月28日，蒙古国总统哈·巴特图勒嘎，到河北省唐山市和曹妃甸港访问，考察将TT矿的优质焦煤通过曹妃甸港出海的可行性。与以上省市自治区相比，中国其它省份在与蒙古国的经贸往来中，还存在一定的提升空间。

(二) 对策建议

1. 组成“中蒙俄经济走廊新通道”国际协作联盟

“中蒙俄经济走廊新通道(以下简称“新通道”)”即从博尔贾(俄)—额仁查布(蒙)—乔巴山(蒙)—霍特(蒙)—毕其格图(蒙)—珠恩嘎达布其(中)—巴彦乌拉(中)—大板(中)—阜新(中)—锦州港(中)的铁路通道，它是区别于从俄罗斯乌兰乌德经蒙古国乌兰巴托再经二连浩特，从天津港出海和从乌兰乌德经满洲里、哈尔滨、长春、沈阳从大连出海的既有通道的“新通道”。

建设“新通道”的目的之一，是与沿线国家做好“贸易畅通”工作。为了发挥“新通道”国内沿线地区的优势，避免造成不必要的竞争，更好的形成合力，“新通道”中国部分沿线的锦州、阜新、朝阳、通辽、赤峰和锡林郭勒盟，有必要建立一个

共同推动“新通道”建设的协作联盟。联盟要整合“新通道”沿线地区和各有关方面的资源优势，面对蒙古国和俄罗斯，形成差异化的竞争优势，达成共识做好共同走出去的准备。

建议以“新通道”中国部分陆港两端的锦州市和锡林郭勒盟为发起者，组建以锦州、阜新、朝阳、通辽、赤峰和锡林郭勒等市、盟政府和“新通道”建设的主要相关方——沈阳铁路局集团有限责任公司和巴新铁路有限责任公司(6+2)为主的“‘中蒙俄经济走廊新通道’国内沿线地方政府协作联盟”。之后，再与蒙古国和俄罗斯有关共和国、省、区、市，建立“‘中蒙俄经济走廊新通道’国际协作联盟”，共同推进中蒙俄经济走廊建设。

2. 中蒙俄三国地方政府间建立友好城市关系

“新通道”从中国锦州港经蒙古国苏赫巴托省、东方省，再通过俄罗斯西伯利亚铁路抵达欧洲和远东地区的东方港、符拉迪沃斯托克港。“新通道”在俄罗斯联邦外贝加尔边疆区境内，向东途经阿穆尔州、哈巴罗夫斯克边疆区和滨海边疆区。向西途经布里亚特共和国、伊尔库茨克州、克拉斯诺亚尔斯克边疆区等众多州、区和共和国。

鉴于内蒙古自治区乌兰察布市与布里亚特共和国乌兰乌德市，通过蒙古国中线铁路的经贸往来，不但搞活了两地经济，也

带动了具有通道优势的蒙古企业参与经贸活动的经验。建议中蒙俄三国的共和国、省、州、区、市结成友好关系。通过政府间往来，带动“贸易畅通”“资金融通”和“民心相通”。特别是通过“民心相通”，加强中蒙俄的政治互信和文化交流，求同存异地对待共同关心的问题，以及通关便利化等诸多问题，通过“政策沟通”推动以“新通道”为纽带的“贸易畅通”。

3. 用工业园区互动保障“新通道”运量

目前蒙古国建筑与城市建设部已着手规划蒙古国境内东线铁路沿线两省(苏赫巴托省、东方省)的整体规划。在东线铁路沿线的额仁查布、乔巴山、霍特和毕其格图，规划了四个市镇规模的工业园区。制定工业园区的意图，一是避免单纯的矿产资源出口，二是发展蒙古国东部地区经济，三是为东线铁路提供新增运量，四是将蒙古国与东北亚经济圈互动。如此，就需要“新通道”中国境内的东北四省区相关地区的经济布局，要通过“新通道”与蒙古国的经济布局有机互动，把中国的产品和产能输送到蒙古国，再将蒙古国的矿产资源和初级产品运进来，还要与上述俄罗斯联邦的共和国、州、区积极互动。这样“新通道”的运量就有了切实保障。

建议，在“新通道”中国境内沿线的锦州市、阜新市、通

辽市、赤峰市和锡林郭勒盟，布局四个各具特色的内陆港式的工业(物流)园区。这四个园区，除了要各具特色避免不必要的竞争外，一方面所生产的工业制成品，要针对和满足蒙古国和俄罗斯的需求；另一方面要利用蒙古国和俄罗斯的资源优势，解决中国东北地区因资源枯竭、衰竭造成的相关产业面临的窘境问题。

4. 把“新通道”作为北极资源外运的便捷通道

为化解蒙古国东线铁路建成后分流俄罗斯西伯利亚铁路运量的问题，除采取上面的方法增加新的运量外，还要考虑2018年底，中俄两国总理会晤时，达成的联合开发北极资源的意向。

建议中蒙俄智库研究机构，共同研究从俄罗斯联邦萨哈(雅库特)共和国的季克西港，沿勒拿河流域，修建从季克西港到西伯利亚铁路涅留恩格里站(或腾达站)铁路的可行性。如可行，北极资源就可从季克西港登陆，经涅留恩格里(俄)—赤塔(俄)—博尔贾(俄)—额仁查布(蒙)—毕其格图(蒙)—珠恩嘎达布其(中)直接抵达中国锦州等港口，最终解决“新通道”新增运量问题，也为中俄联合开发北极资源，提早做好资源外运的通道准备。■

(作者单位：辽宁省社会科学院低碳发展研究所)

责任编辑：代建明